



NTP 2025 – 2036 hvilke utredninger er gjort mot byområdene

Anbefaling fra transportvirksomhetene

Brukeresamling arealdataverktøyet

Oslo, 13 - 14.november 2023

Oskar Kleven

Nasjonal transportplan



St.meld. nr. 46
(1999-2000)

Nasjonal transportplan 2002-2011

*Tilrødding fra Samferdselsdepartementet av 29. september
2000, godkjent i Stortinget samme dag*



St.meld. nr. 24
(2003-2004)

Nasjonal transportplan 2006-2015



St.meld. nr. 16
(2008-2009)

Nasjonal transportplan 2010-2019



Meld. St. 26
(2012-2013)
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014-2023



Meld. St. 33
(2016-2017)
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018-2029



Meld. St. 20
(2020-2021)
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022-2033



Utredningsoppdraget, NTP 2025-2036

Prioriteringsoppdraget, NTP 2025-2036

Innholdsfortegnelse

1. Involvering av Miljødirektoratet og andre berørte virksomheter.....	5
1.1 Involvering av fylkeskommuner på det administrative nivået.....	5
1.2 Involvering av Miljødirektoratet.....	5
1.3 Involvering av andre relevante myndigheter og aktører.....	6
2. Mulige endringer i indikatorene.....	6
3. Beregningstekniske forutsetninger.....	6
3.1 Referansebane og utviklingsbaner.....	11
3.2 Mulig ny referansebane.....	11
4. Tilgjengeliggjøre samfunnsøkonomiske analyser.....	11
5. Begrunne eventuell bruk av ulike forutsetninger.....	11
5.1 Trenklin.....	12
5.2 EZ freight.....	12
5.3 FRAM.....	12
5.4 EFFEKT.....	13
6. Bruk av forbedret datagrunnlag for godstransport.....	13
7. Levetid for investeringstiltak og beregning av restverdi.....	13
7.1 Eksempler på om ulik tilnærming til levetid og sammenliknbarhet.....	14
8. Utslippsfaktorer for arealbruksendringer.....	14
9. Sikre at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger vurderes.....	15
9.1 Samfunnsøkonomiske analyser av samfunnssikkerhet.....	16
9.2 Prissetting av forhold som ikke har vært inkludert tidligere.....	17
10. Framstilling av prioriteringer.....	23
11. Rutiner for inngangsdata og håndtering av usikkerhet.....	24
12. Standardmal for superside.....	24
13. Standardmal for samlede virkninger.....	24
14. Forklare størrelser som det rapporteres på og særskilte beregningstekniske forutsetninger.....	24
15. Foreslå opplegg for tverrsektorielle analyser.....	24
16. Vedlegg.....	25

Dato: 11. november 2022

Nasjonal transportplan 2025–2036

Prioriteringsoppdrag

Innhold

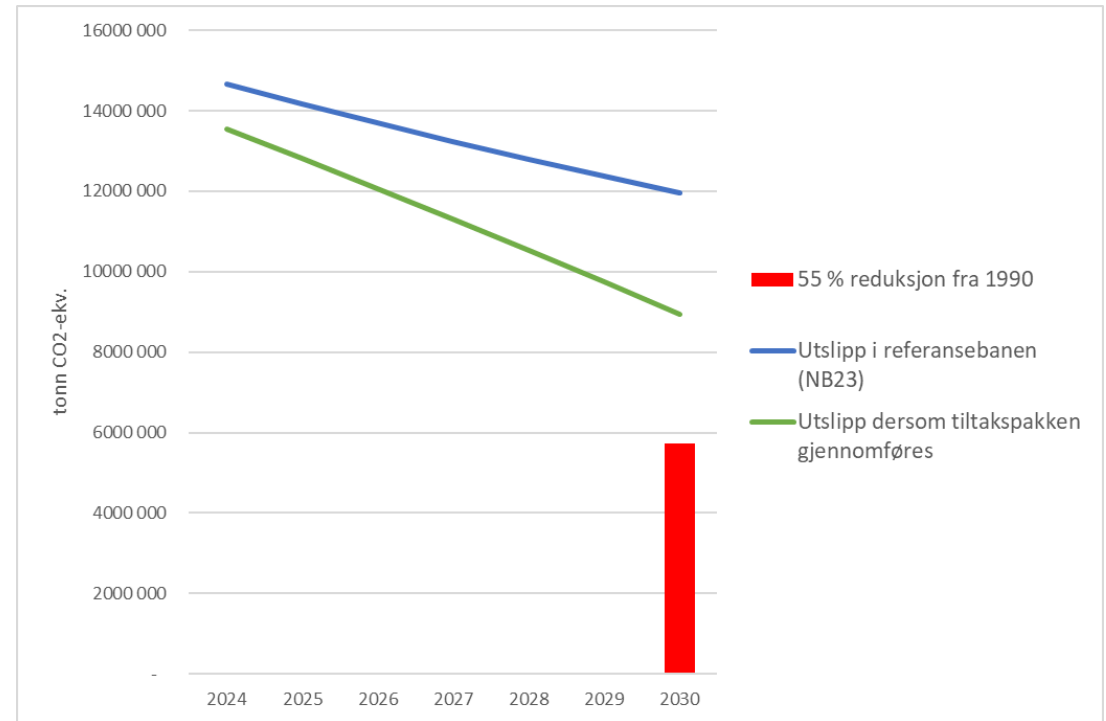
1 Innledning og innretning av arbeidet.....	2
2 Bakgrunn.....	3
2.1 Endrede rammebetingelser for transportpolitikken.....	3
2.2 Optimalisering og porteføljestyring.....	4
3 Samfunnsøkonomiske analyser.....	5
3.1 Føringer for prioriteringene av ressursbruken i NTP.....	5
3.2 Føringer for de samfunnsøkonomiske analysene.....	5
3.3 Usikkerhet og følsomhetsanalyser.....	6
3.4 Fremstilling av beslutningsrelevant informasjon med «supersider».....	7
3.5 Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser.....	8
4 Målene for transportsektoren.....	9
5 Føringer for virksomhetenes prioriteringer.....	12
5.1 Beregningstekniske økonomiske rammer og marginalvurderinger.....	12
5.2 Bindinger, minimumskrav mv.....	14
5.3 Krav til planstatus og kvalitetssikring.....	15
6 Føringer for fordeling av ressursbruken på utgiftsmål.....	15
6.1 Teknologitiltak.....	16
6.2 Drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringstiltak.....	17
6.3 Store investeringer, effektpakker og veistrekninger.....	17
6.3.1 Inndeling i transportkorridorer og byområder.....	18
6.3.2 Vurdering av eksisterende porteføljer.....	18
6.4 Nærmere føringer for hvert transportformål.....	19
6.4.1 Veiformål.....	19
6.4.2 Jernbaneformål.....	24
6.4.3 Kystformål.....	25
6.4.4 Luftfartsformål.....	26

Proessen med Nasjonal transportplan 2025-2036

- Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har ansvar for stortingsmeldingen
 - Virksomhetene har fått oppdrag/bestillinger fra departementene
 - Utredning 22. januar
 - Prioritering 31. mars
- } Høring med frist 3. juli
- Departementene og virksomhetene har hatt egne innspillsrunder – ønske om stor grad av involvering
 - Meldingsframlegging våren 2024

Mange oppdrag og spørsmål rundt klima og utslipp

- Når ikke målene med dagens politikk
- Heller ikke med «tiltaks pakke» fra eksisterende Klimakur 2030
 - Nullvekstmål
 - Godsoverføring
 - Elektrifieringsmål
 - Diverse tiltak sjøfart
 - Nullutslipp jernbane
 - Tiltak luftfart
 - 80% nullutslipp anleggsmaskiner 2030



Oppdrag fra SD: Lag noen utslippsbaner som når 55% målet

Forutsetninger andel nullutslipp og biodrivstoff

	Klimabane 1b		Klimabane 2 og 3	
Utslippskilde	Nullutslipp	Bioinnblanding	Nullutslipp	Bioinnblanding
Lastebiler (splittet fra tunge basert på trafikkarb)	50%	40%	30%	40%
Buss (splittet fra tunge basert på trafikkarb)	70%	40%	70%	40%
Varebil	50%	40%	30%	40%
Personbiler	80%	40%	75%	40%
MC/Moped	50%	40%	50%	40%
Fiske	15%	40%	10%	40%
Innenriks Sjøfart gods	20%	40%	15%	40%
Innenriks Sjøfart bilferge	60%	40%	60%	40%
Innenriks Sjøfart Offshore	20%	40%	15%	40%
Innenriks Sjøfart brønnbåt/havbruk	20%	40%	15%	40%
Innenriks Sjøfart øvrig	20%	40%	15%	40%
Landbruks- og anleggsmaskiner	15%	40%	15%	40%
Annet (Fritidsbåter, motorredskaper (bensin), snøscootere)	30%	40%	20%	40%
Luftfart (sivil innenriks)	0%	45%	0%	45%
Jernbane (dieseldrift og anleggsmaskiner)	0%	40%	0%	40%

Hovedresultater utslipp i klimabanene

				Referansebanen		Klimabane 1B		Klimabane 2		Klimabane 3	
	Mill.tonn CO2 ekv 1990	Mill.tonn CO2 ekv 2021	-55 % 2030	Beregnet utslipp 2030	Beregnet utslipp 2050	Beregnet utslipp 2030	Beregnet utslipp 2050	Beregnet utslipp 2030	Beregnet utslipp 2050	Beregnet utslipp 2030	Beregnet utslipp 2050
Veitrafikk	7,42	8,70	3,34	5,36	2,08	2,15	0,00	2,67	0,00	2,49	
Fiske	0,75	0,84	0,34	0,71		0,43	0,00	0,46	0,00	0,41	
Innenriks sjøfart	1,82	2,82	0,82	2,35		1,26	0,00	1,35	0,00	1,19	
Landbruks- og anleggsmaskiner, fritidsbåter ++	1,65	2,84	0,74	2,38		1,23	0,00	1,17	0,00	1,16	
Luftfart	0,71	0,82	0,32	0,69		0,39	0,00	0,39	0,00	0,32	
Jernbane (dieseldrift og anleggsmaskiner)	0,11	0,05	0,05	0,05		0,04	0,00	0,04	0,00	0,04	
SUM	12,46	16,07	5,61	11,53		5,50	0,00	6,08	0,00	5,60	

Media, etter leveranse 31. mars

Nettavisen **Nyheter.** Direktesport Pluss Na Live Video Sportspill Annonse

Klima

Vurderer klimatiltak: Kan bli 50 kroner literen

ANNONSE

 HK Norge

Hvor grønn er din arbeidsplass?

Grønn tariff tar miljøtiltakene litt lengre enn kildesortering.



SIER NEI TIL EKSTREME VIRKEMIDLER: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap), her under en tidligere spørretime på Stortinget. Foto: PETER MYDSKE, STORTINGET

Regjeringen:

Avviser bensinpris på 50 kr for å nå klimamål

Forutsetninger, klimabaner, prosjektberegninger

Forutsetninger	Modifisert Klimabane 2 – Teknologi og pris
Biodrivstoff	Bioinnblanding settes til 45 pst. for alle transportformene, en endring fra klimabane 2 levert til Samferdselsdepartementet 31. mars 2023
Elektrifisering	Elektrifisering med utgangspunkt i nasjonalbudsjettet for 2023, med en betydelig økning og innfasing av nullutslipp for alle transportformer.
Nullvekst	De ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler samt fem mindre byområder.
Drivstoffpris	50 kr/l
Frekvens kollektivtrafikk	33 pst. økning
Pris kollektivtrafikk	-25 pst.
Flybillettpris	Økes med 25 pst., forutsatt at kostnaden for biodrivstoff i sin helhet veltes over på passasjerene.
Skipsbunkers	MGO (marint drivstoff): fra 515 \$/tonn til 1 165 \$/tonn

Leveranse 8.mai

NTP 2025–2036, Nyttekostnadsanalyser av prioriterte prosjekter i Statens vegvesen med klimabane 2 som referansebane.
Leveranse til SD 8. mai 2023

Notat pr. 06.05.23

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Tabeller og supersider.....	2
3. Prosjekter	2
Rv. 22 Glommakryssing	2
Rv. 291 Holmenbrua.....	3
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2.....	3
E134 Dagslett -E18, Viken	4
E134 Saggrenda - Elgsjø (2/3-felt)	4



Nasjonal transportplan 2025-2036

Forutsetninger og usikkerhet knyttet til beregninger med klimabane 2 for transportvirksomhetenes prioriterte prosjekter



Tekniske illustrasjoner av hvordan klimabane 2 endrer transporttetter i transportvirksomhetenes sine prioriterte prosjekter

Leveranse 8. mai 2023



Korridor	E6 Megården-Mørsvikbotn	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Tr
		Mill. 2023-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2023-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2023-kr diskontert	Netto nytte per budsjett-krone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdl (eks. mva)	Tr
8	Klimaberegning	11 403	0	-6 269	-0,67	-0,67	
8	Klimaberegning red. vareverdi	11 403	0	-6 940	-0,74	-0,74	
8	Hovedberegning	11 403	0	-6 334	-0,67	-0,67	
	Differanse	0	0	65	0,01	0,01	

Hovedberegning med netto vareverdi for klimabane 2

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfreds tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved er omkjøringsstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette h som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige

Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23, større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksj som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøring stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/>

Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsyste fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekst nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle eurc sikkerhetskrav for veltunneler.

Effektmål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringsstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksj

14 min. for lette
14 min. for tunge

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Netto nåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	
Klimabane 2	Referanse-bane	[Alternativ bane B]		
-6269	-6 334		-0,7	

Delres

Nye Veier

Statens vegvesen

Media, etter leveranse 8.mai

Nye klimaberekninger viser negativ samfunnsnytte for motorvegen

Vegvesenet har meint at ferjefri-prosjektet Hordfast på E39 vil bli nyttig for samfunnet. Men så kom klima med i reknestykket.



Leif Rune Løland
Journalist

Olav Røli
Journalist

Bjørn Atle Gildestad
Journalist

Publisert 15. mai kl. 05:36
Oppdatert 17. mai kl. 17:14

Slik kan det bli i framtida over Bjørnafjorden på Vestlandet. Men med nye berekningar er prosjektet mindre lønsamt.

Nye klimaberegninger kan stoppe gigantisk veiprojekt



Prosjektet blei ulønsamt då Vegvesenet la 50 kr literen til grunn: – Ein «shit in, shit out»-rapport

Vegvesenet har rekna ut at Hordfast ikkje blir lønsamt likevel, dersom Noreg skal kutta klimagassutsleppa kraftig. Frp meiner skyhøg bensinpris er ein uaktuell føresetnad.



Leif Rune Løland
Journalist

Publisert 16. mai kl. 21:55

Oppdaterte og nye analyser

Oppdateringer:

- Kostnader prisnivå 2024
- Bindingene har økt
- Ikke lenger flate økonomiske planrammer
- Virkninger på natur og arealbruk er kartlagt mer i detalj

Mange nye beregninger med transportmodell og samfunnsøkonomiske verktøy for porteføljen:

- Referansebanen
- Følsomhetsanalyser klima, kostnader mm.
- Analyser av geografiske fordelingsvirkninger

Tverrsektorielle analyser

Del 1: geografiske områder

Agder/Rogaland (persontransport)

Trondheim-Nordland grense (persontransport)

Trondheim-Narvik (godstransport)

Hovedfunn:

- Prosjektene påvirker hverandre i liten grad
- Tiltak for jernbane omfordeler mellom buss og jernbane
- Prosjektene forsterker hverandre, jfr. trafikanntnyten



Tverrsektorielle analyser

Del 2: Byområder

Oslo/Akershus - kommer
Trondheim
Bergen
Nord Jæren

Hovedfunn:

- Økonomiske virkemidler inkl. parkering for bil reduserer veksten i trafikkarbeidet
- Positiv virkemiddelbruk for kollektivtrafikk gir i hovedsak omfordeling mellom de kollektive transportmidlene
- Forutsetninger i arealdataverktøyet (ADV) påvirker hvor veksten kommer. Antall turer endres ikke



Tverrsektorielle analyser

Del 3: Effektiv prising av reisemidler i byområder

- Vi finner (fortsatt) høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved rushprising
- Noen utvalgte strekninger analysert
 - Asker-Oslo
 - Randaberg-Stavanger
 - Sotra-Bergen
 - Stjørdal-Trondheim

Eksempelvis rushtidsprising bil + påslag bruk av regiontog (overgang til bedre kapasitet på lokaltog)

Bompenger

- Felles takst- og rabattsystem for bypakker og strekningsvise prosjekter i by
- Mer treffsikre bompengeordninger
 - Nord-Jæren
 - Bergen



Stor verktøykasse innen modeller på ulike nivåer

Oppdateres og videreutvikles gjennom det interne og det tverretatlige arbeidet.
Ny versjoner til NTP 2025-2036

1

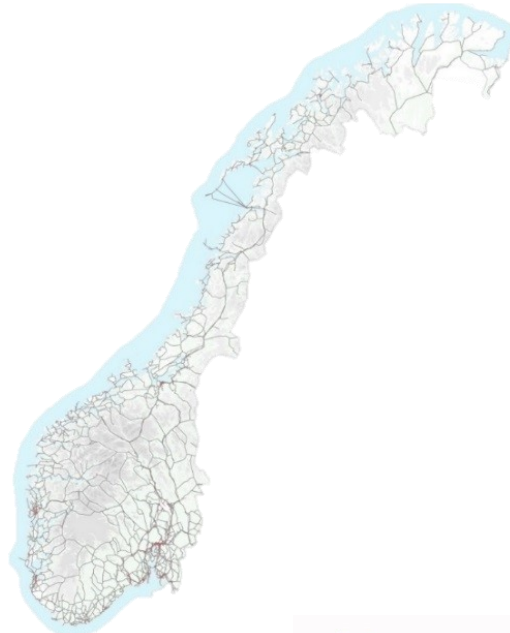
Nasjonal modell for godstransport



AVINOR

2

Nasjonal modell for personreiser
>70 km



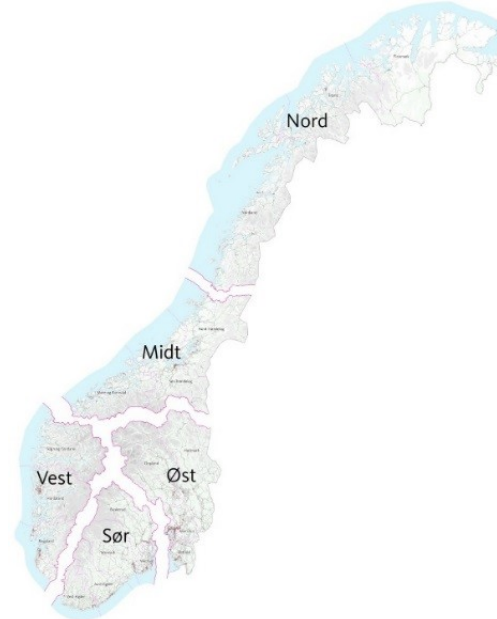
BANE NOR



Jernbane-
direktoratet

3

Regional modell for personreiser
<70 km

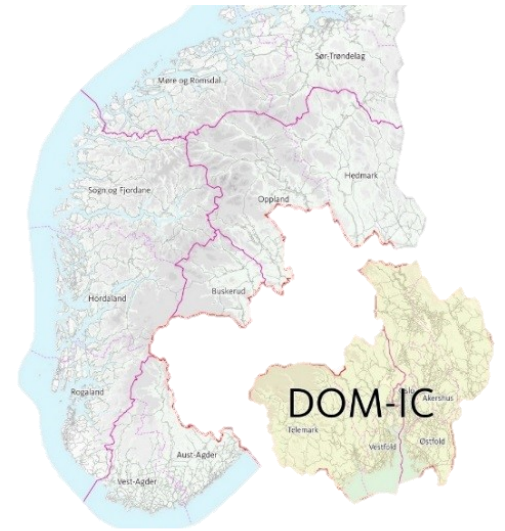


KYSTVERKET



4

Regional modell-
delområdemodell for reiser
<70 km

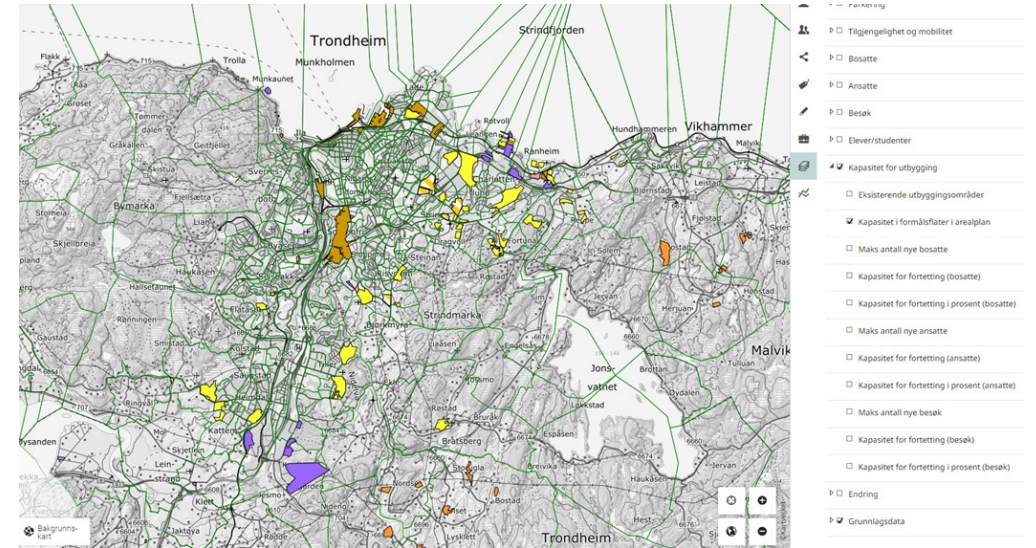


Statens vegvesen

Arbeid framover

Forbedre kunnskapsgrunnlaget i de største byområdene(1)

- Hente erfaring fra arbeidet med NTP 2022 – 2033
- Hente erfaring fra arbeidet med NTP 2025 - 2037
 - Utredningsoppdraget
 - Prioriteringsoppdraget
- Oppdatere delområdemodellene for de aktuelle byområdene. Mye god erfaring fra arbeidet med NTP 2025-2036
- Legg ekstraressurser inn i kalibreringen av delområdemodellen



Arbeid framover

Forbedre kunnskapsgrunnlaget i de største byområdene(2)

- Etablere arbeidsgrupper, stat-fylke-kommune
- Beregningsår 2040 peker seg ut for de største byområdene
- Transportvirksomhetene anbefaler på faglig grunnlag at arealdataverktøyet benyttes forbindelse med virkemiddelanalyser
- For de byområdene som ikke skal gjennomføre virkemiddelanalyser, så kan arealdataverktøyet benyttes til systematisere ulike typer av datasett inn mot et eksempelvis pågående planarbeid





Rapporter og veiledere kan lastes ned her

www.ntpmetode.no